
FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE


000748484

PARTI RÉPUBLICAIN
RADICAL ET RADICAL-SOCIALISTE
Siège Social : 1, Place de Valois - PARIS (Ier)

RAPPORT

SUR

"LA MARINE MARCHANDE"

ET

"L'AVIATION COMMERCIALE"

présenté le 17 Octobre 1952
au Congrès de Bordeaux

par

Pierre NIGAY

Député de l'Allier

*Vice-Président de la Commission
des Moyens de Communication et de l'Aéronautique Civile*

*Membre de la Commission de la Marine Marchande
et du Conseil Supérieur des Transports*



1952

Etablissements Moullot Fils Ainé
22, 24, Avenue du Prado
MARSEILLE

RAPPORT

SUR

"LA MARINE MARCHANDE"

ET

"L'AVIATION COMMERCIALE"

présenté le 17 Octobre 1952
au Congrès Républicain Radical et Radical-Socialiste
de Bordeaux

par

Pierre NIGAY

Député de l'Allier

*Vice-Président de la Commission
des Moyens de Communication et de l'Aéronautique Civile*

*Membre de la Commission de la Marine Marchande
et du Conseil Supérieur des Transports*



MARINE MARCHANDE ET AVIATION COMMERCIALE

Pour la première fois, des problèmes aériens civils se trouvent évoqués devant un Congrès Radical. En réservant ainsi conjointement une place aux questions aéronautiques et à la situation des Transports Maritimes dans nos rapports annuels, le Bureau du Comité exécutif a entendu mettre en relief la place grandissante occupée désormais par l'avion dans le domaine des transports ; cette décision particulièrement opportune méritait d'être soulignée.

MARINE MARCHANDE

LA CONJONCTURE MARITIME INTERNATIONALE.

Sur le plan de la conjoncture maritime internationale, le fait essentiel reste toujours le développement régulier du tonnage marchand disponible dans le monde. Selon les dernières statistiques publiées, la flotte de commerce mondiale groupait au 1er janvier 1952, 80.500.000 tx. de jauge brute contre 77.100.000 tx. un an plus tôt.

Il est vraisemblable que cette tendance ira en s'amplifiant encore dans les années à venir. Au 30 juin dernier, le tonnage en construction dans le monde s'élevait à 5.600.000 tx. se maintenant ainsi au niveau le plus élevé atteint depuis la fin des hostilités. Ce tonnage se répartissait comme suit :

Grande-Bretagne	2.076.241 tx.
Etats-Unis	636.064 tx.
Japon	456.633 tx.
Allemagne	405.806 tx.
Hollande	402.082 tx.
France	389.330 tx.
Suède	331.993 tx.

Chiffre plus significatif encore, le tonnage en construction ou commandé s'élevait à 14.276.000 tx. en janvier 1952 contre 7.894.000 tx. un an plus tôt.

Un tel développement des commandes peut paraître excessif étant donné le niveau important déjà atteint par le tonnage mondial. Il ne faut pas perdre de vue toutefois que les chiffres cités il y a un instant comprennent un pourcentage élevé de navires pétroliers. Le développement constant de la flotte pétrolière est un des traits dominants de l'évolution du shipping mondial au cours de ces dernières années et tout laisse prévoir, étant donné l'accroissement régulier de la consommation des produits pétroliers, que ce mouvement s'accentuera encore. Au 1er janvier 1952, le tonnage pétrolier atteignait ainsi 18.630.000 tx. contre 11.570.000 tx. seulement en 1939 et l'on estime qu'il représente à l'heure actuelle plus de la moitié du tonnage en construction.

Déduction faite des navires pétroliers, le tonnage mondial représentait au début de 1952, 61.873.000 tx. de jauge brute contre 60.380.000 tx. un an plus tôt et 49.860.000 tx. en 1939. Dans les chiffres de 1951 et 1952 figurent naturellement les unités mises en réserve par les Autorités Américaines, dont on doit tenir compte lorsque l'on rapproche les chiffres actuels de ceux d'avant-guerre. Or, cette flotte est susceptible d'agir efficacement sur l'offre mondiale de tonnage. Son action régulatrice a d'ailleurs été tout particulièrement mise en évidence pendant ces deux dernières années au cours desquelles de fortes demandes de navires ont correspondu à l'apparition de trafics occasionnels dûs en grande partie à la mise en place des programmes de réarmement. Pour y satisfaire rapidement, de nombreux navires ont dû être remis en service et le tonnage de la flotte de réserve s'est trouvé ramené de 13.600.000 tx. au 1er janvier 1951 à quelques 8.900.000 tx. un an plus tard.

Depuis plusieurs mois, la diminution des demandes a provoqué un mouvement en sens inverse et il est probable que, vers la fin de l'année en cours, la flotte de réserve atteindra à nouveau son tonnage maximum.

PERSPECTIVES D'AVENIR DU SHIPPING MONDIAL.

Compte tenu de ce facteur, on peut penser que le tonnage disponible ne se situe encore qu'à un niveau assez voisin de celui d'avant-guerre et que l'industrie des

transports maritimes n'est pas menacée, dans l'immédiat tout au moins, d'une grave surabondance de moyens. Cependant, les perspectives d'avenir apparaissent beaucoup plus incertaines.

Les flottes des grandes nations maritimes comportent sans doute à l'heure actuelle un pourcentage élevé de navires âgés dont le maintien en service n'a été dû qu'aux circonstances et dont le remplacement absorbera une large fraction du tonnage actuellement en construction dans le monde.

Il est à craindre cependant que si les difficultés rencontrées présentement pour accroître les échanges internationaux ne sont pas surmontées, l'offre de tonnage n'apparaisse bientôt excédentaire. La position d'équilibre relatif à laquelle les activités maritimes paraissaient être parvenues, il y a quelques mois, pourrait être ainsi assez vite modifiée.

Les vives fluctuations des taux d'affrètement des navires ont d'ailleurs montré récemment la précarité de cet équilibre. Après avoir rapidement progressé sous l'influence des demandes occasionnelles auxquelles je faisais allusion il y a un instant, l'indice des taux d'affrètement a brusquement baissé avec la disparition de celles-ci et si des signes de fermeté ont été récemment enregistrés, les prix pratiqués actuellement pour l'affrètement des navires n'en ont pas moins régressé à un niveau voisin de celui de 1948.

SITUATION ACTUELLE DU MARCHE DES AFFRETEMENTS.

Les taux d'affrètement ont évolué comme suit (base 100=1948) :

Janvier	1951	: 151,9
Mai	1951	: 203,8
Décembre	1951	: 168,5
Mai	1952	: 110,9
Août	1952	: 79,2

Sans doute cet indice n'a-t-il qu'une signification relative puisqu'il ne concerne qu'une fraction du tonnage mondial — les navires exploités au « tramping » — et que de ce fait, ses incidences sur nos activités maritimes nationales, représentées essentiellement par des lignes régulières, sont assez réduites. Le net recul des taux

d'affrètement n'en est pas moins révélateur de l'âpre concurrence qui se dessine entre les pavillons et qui ne pourra que s'accroître à un rythme accéléré si le développement du tonnage mondial ne s'accompagne pas d'un accroissement régulier des échanges commerciaux.

CONCURRENCE ETRANGERE ET PRIX DE REVIENT.

Bientôt, de puissantes flottes étrangères, momentanément écartées de la lutte par la guerre et ses conséquences — il s'agit surtout des flottes allemande et japonaise — auront retrouvé tous leurs moyens d'autrefois. Leur réapparition sur certains trafics témoigne déjà de leur dynamisme et d'une détermination à regagner toutes leurs positions perdues.

Dans une industrie, telle que celle des transports maritimes, soumise à une concurrence internationale de tous les instants, les facteurs coût d'exploitation et prix de revient devront ainsi plus que jamais demeurer au centre de nos préoccupations.

Or, pour de multiples raisons, nos prix de revient dans le domaine maritime comme en d'autres matières, sont élevés. Si nous voulons être à même de lutter contre les navires étrangers qui fréquentent librement nos ports où ils nous disputent passagers et cargaisons, attachons-nous à ne prendre aucune mesure touchant notre marine marchande sans en avoir soigneusement mesuré toutes les incidences sur les coûts d'exploitation.

A une heure où les industries exportatrices font l'objet de la part du Gouvernement d'une aide dont la nécessité est d'ailleurs évidente, n'oublions pas que l'industrie des transports maritimes reste la première industrie exportatrice nationale.

Pour l'aider efficacement, évitons à notre pavillon des charges qui ne pèsent pas sur ses concurrents. Ce souhait peut paraître avoir une portée trop limitée. De sa réalisation dépendra cependant, dans une très large mesure, l'essor futur de notre flotte de commerce et la part qui lui reviendra dans nos échanges par mer.

LES PROBLEMES ACTUELS DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE.

Depuis notre dernier Congrès, la flotte de commerce française a continué de se développer, atteignant ainsi, au

1er septembre 1952, 3.375.431 tx. de jauge brute contre 2.987.147 tx. au 1er janvier 1951.

Bien que le tonnage sous pavillon national soit actuellement sensiblement supérieur à son niveau de 1939 (2.733.638 tx.), vous savez cependant que la reconstitution de notre marine marchande ne doit pas être considérée comme achevée.

Les statistiques révèlent, en effet, que l'accroissement de notre flotte résulte essentiellement d'un développement considérable du tonnage pétrolier passé de 323.000 tx. en 1939 à 825.143 tx. aujourd'hui. Par contre, le tonnage des paquebots et des cargos n'atteint encore que des chiffres voisins de ceux d'avant-guerre.

D'autre part — et c'est là un fait beaucoup plus important que j'ai déjà eu l'occasion de remarquer l'an dernier — le tonnage actuellement en service compte environ 1.300.000 tx. de navires âgés ou construits pendant la guerre dont le remplacement devra être entrepris à brève échéance.

Ainsi, l'œuvre accomplie au cours de ces dernières années — à laquelle il convient de rendre un hommage des plus légitimes — ne constitue qu'une étape sur la voie du relèvement de notre marine marchande.

Cette tâche, bien que touchant à sa fin, n'est pas achevée. Il faut espérer que de nouveaux obstacles budgétaires n'en reculeront pas davantage la conclusion et que les dernières commandes de navires de remplacement seront bientôt passées.

En outre et simultanément, le renouvellement et le rajeunissement de notre flotte devront être entrepris sans délai. Le seul chiffre de 1.300.000 tx., cité plus haut, indique toute l'ampleur de cette œuvre d'intérêt national. Or son accomplissement se heurte à deux obstacles majeurs : l'un — d'ailleurs aplani dans une certaine mesure maintenant — tient aux prix trop élevés de la construction navale française ; l'autre résulte de ce que l'Armement ne peut se procurer à des taux raisonnables les moyens de financement nécessaires.

L'AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE.

L'industrie de la construction navale — pour diverses raisons sur lesquelles je ne m'étendrai pas — a des prix de revient très supérieurs à ceux de ses concurrents

étrangers. En voici seulement un exemple : les tôles nécessaires à la construction d'un navire sont payées par les chantiers français un prix supérieur de 55 % environ à celui payé par les chantiers anglais, toutes choses égales d'ailleurs.

Il en va de même pour bien d'autres fournitures. Or, la part propre au chantier ne représente en moyenne que 30 % du prix de revient d'un navire, les 70 % restant correspondent ainsi à des fournitures de l'extérieur sur le prix desquelles l'action du constructeur est très réduite.

Un régime de compensation, en faveur de cette industrie s'imposait donc et une loi en date du 24 mai 1951 est venue en poser le principe. Sous l'impulsion personnelle d'André Morice, elle a été complétée et précisée, d'abord par un décret d'application du 25 novembre 1951, puis tout récemment par des décrets fixant les barèmes servant à la détermination des allocations dont bénéficieront les chantiers.

L'aide à la construction navale est ainsi devenue une réalité concrète. Il faut espérer maintenant que des crédits budgétaires suffisants seront prévus chaque année pour lui permettre de fonctionner normalement.

Cependant le jeu de la loi ne résoudra pas à lui seul le problème des prix français et, pour être pleinement efficace, l'aide prévue devra s'assortir d'une action parallèle de nos chantiers pour réduire leurs coûts de revient. Les allocations fixées par les derniers décrets ne couvrent, en effet, qu'une partie seulement de la différence existant entre les prix français et étrangers et une marge encore importante reste à combler. Il va donc appartenir maintenant aux chantiers de tout mettre en œuvre pour arriver à des prix plus compétitifs.

Reconstituée et modernisée, l'industrie de la construction navale dispose aujourd'hui d'installations susceptibles de produire 300.000 tx. par an. Si cette industrie réussit, comme nous l'espérons, à améliorer ses prix de revient, on peut penser qu'elle jouera un rôle essentiel dans l'œuvre de rajeunissement de notre flotte de commerce et connaîtra pendant des années un rythme d'activité soutenu.

Mais l'aide à la construction navale doit se compléter par des mesures permettant à l'Armement de se procurer des moyens de financement à des taux normaux.

NECESSITE D'UN « CREDIT MARITIME ».

Par suite de la détérioration constante de la monnaie au cours de ces vingt dernières années, il n'existe pratiquement plus actuellement de possibilités d'emprunt à long terme à des taux raisonnables. Cette situation est sans doute la même pour tous les secteurs de l'activité économique, mais ses répercussions sont particulièrement graves en ce qui concerne l'industrie des transports maritimes en raison de la durée des investissements, notamment, et des dépenses exceptionnellement élevées que représente l'achat des navires.

Dans de nombreuses nations maritimes, des mesures ont été prises afin de permettre à l'armement de se procurer à des taux réduits les sommes considérables que nécessite le renouvellement des flottes.

Notre politique doit s'inspirer à la fois de ces précédents et des mesures qui étaient en vigueur avant-guerre dans notre propre pays.

De très nombreux problèmes financiers et budgétaires nous sollicitent sans doute. Mais dans un domaine aussi essentiel que celui de la marine marchande une politique à objectifs trop réduits se révèlerait à long terme infiniment plus coûteuse.

Si nous voulons limiter dans une large mesure le recours aux pavillons étrangers et ses conséquences néfastes pour notre balance des comptes, il faut que notre marine marchande dispose de moyens lui permettant de lutter efficacement contre une concurrence toujours plus active.

Des mesures permettant à l'Armement de résoudre le problème des crédits répondent ainsi à une nécessité profonde. Elles sont en outre le complément presqu'indispensable des dispositions déjà prises en faveur de la Construction Navale. Dans la conjoncture financière actuelle, leur adoption rencontre sans doute des obstacles. Mais André Morice connaît trop le rôle essentiel de notre Marine Marchande pour que l'on ne puisse espérer son intervention rapide dans ce domaine.

LA REFORME DE L'ENSEIGNEMENT MARITIME.

Après avoir ainsi examiné les aspects technique et financier du problème du développement de notre flotte de commerce, je voudrais évoquer le côté humain de ce problème.

Il peut se résumer ainsi : le maintien des jeunes officiers dans la navigation au long cours se fait de plus en plus difficile en raison des conditions dans lesquelles s'effectue leur recrutement. Nos difficultés sont, à l'heure actuelle, sérieuses. Elles peuvent être des plus graves dans un proche avenir.

Comme j'ai eu déjà l'occasion de vous le dire l'an dernier, le problème n'est pas d'améliorer la qualité du personnel d'état-major, mais de recruter un plus grand nombre d'officiers ayant véritablement la vocation maritime.

Nous pensons pour cette raison qu'il ne faut pas orienter leur recrutement de façon à favoriser surtout les jeunès gens, n'ayant pas réussi les concours des grandes écoles, qui se dirigent vers la navigation sans vocation précise et l'abandonnent ensuite. Car — et c'est là un fait grave — ces jeunes gens qui seront perdus plus tard pour l'armement des navires éliminent souvent aux concours d'entrée aux écoles de marine marchande des garçons originaires des départements maritimes dont le baccalauréat constituerait cependant un bagage de base suffisant pour faire d'excellents officiers et qui, par atavisme, resteraient attachés aux choses de la mer.

Nous sommes ainsi amenés à penser qu'il conviendrait, d'une part, d'aménager dans un sens moins théorique les connaissances exigées aux concours d'entrée et, d'autre part, d'ouvrir ou de réouvrir des écoles d'officiers dans les régions traditionnellement pourvoyeuses en navigateurs.

Seules, ces mesures simples apporteraient une solution véritable au problème posé et qui plus est, leur adoption ne nécessiterait que des crédits budgétaires réduits.

Une heureuse mesure a été prise, il y a quelques mois par le Ministre en décidant que le produit de la taxe d'apprentissage pourrait être versé aux écoles nationales d'officiers au titre des cadres supérieurs et des cadres moyens. Nous nous félicitons de cette décision et nous pensons que l'on peut en attendre d'intéressants résultats si les crédits dont bénéficient par ailleurs ces écoles ne sont pas, en contrepartie, réduits.

Je sais l'attention que le Ministre porte à l'ensemble des questions que je viens d'évoquer. C'est là, en effet, un problème de base dont la solution doit aller de pair avec

celui de la construction navale et du crédit maritime, si nous voulons maintenir et développer dans l'avenir notre puissance maritime.



AVIATION COMMERCIALE

LE DEVELOPPEMENT DU TRAFIC AERIEN.

Si, dans son ensemble, l'activité de notre Marine Marchande a marqué au cours de ces derniers mois une évolution favorable, notre aviation commerciale a, de son côté, participé plus largement à l'essor du trafic aérien.

Le développement des activités aériennes est certes un phénomène mondial, mais à cet égard les statistiques françaises sont particulièrement éloquentes : alors que les quatre premiers aérodromes français (Le Bourget, Orly, Marignane et Nice) avaient reçu en 1950, 94.110 passagers en moyenne chaque mois, ce chiffre s'est élevé à 120.900 en 1951, marquant ainsi une progression d'une année sur l'autre de près de 30 %.

L'ACTIVITE DES TRANSPORTEURS FRANÇAIS.

Fait particulièrement encourageant, une évolution identique ressort également de l'examen des statistiques sur l'activité des transporteurs français : ceux-ci ont, dans le seul domaine des passages, assuré le transport de 110.000 passagers par mois en moyenne contre 92.000 l'année précédente représentant respectivement 148 et 133 millions de passagers-kilomètres.

Ainsi que vous le savez, le trafic aérien sous pavillon français est assuré par la Compagnie Nationale Air-France et un certain nombre de transporteurs privés.

En 1951, la Compagnie Nationale a transporté 970.000 passagers contre 775.000 l'année précédente, représentant respectivement 1.262 et 1.135 millions de voyageurs-kilomètres. Sur le plan du fret, les chiffres ont été les suivants: 31.356 t. en 1951 et 26.292 t. en 1950, représentant 64.068.000 et 32.616.000 tonnes-kilomètres.

De son côté, l'activité des transporteurs privés a marqué également d'importants progrès. Les sociétés privées ont, en effet, obtenu en 1951 les résultats suivants :

350.000 passagers transportés ayant donné lieu à un trafic kilométrique de 517.000.000 de kilomètres-passagers et 18.192 tonnes de marchandises représentant 26.736.000 tonnes-kilomètres. Ces chiffres doivent être mis en évidence étant donné d'une part le régime d'exploitation précaire que connaissent ces transporteurs dont les autorisations d'exploiter ne sont accordées que pour six mois et d'autre part, le fait que ces sociétés n'ont bénéficié d'aucune aide de l'Etat, ce qui n'est évidemment pas le cas de la Société Nationale.

Celle-ci a reçu en 1951 une subvention kilométrique de 2.576 millions. A cette aide directe se sont ajoutés, comme les années précédentes, des prêts du Fonds de Modernisation et d'Equipement. Ceux-ci se sont chiffrés l'année dernière à 2.905 millions ; joints à diverses avances du Trésor, ils représentaient au total au 31 décembre 1951, 10.676 millions de francs.

Le développement des activités de la Compagnie Nationale et la croissance rapide des entreprises privées, que reflètent les chiffres ci-dessus, impliquaient la nécessité de doter l'industrie du transport aérien d'un Statut apte à en coordonner les activités et à en favoriser l'essor.

LE STATUT DE L'AVIATION MARCHANDE.

A différentes reprises déjà, cette question essentielle avait retenu l'attention du Gouvernement et des milieux parlementaires. Le mérite revient à notre ami André Morice d'être passé aux actes et d'avoir fait adopter en Conseil des Ministres, peu avant les vacances parlementaires, un projet de Statut. Ce projet a été déposé il y a plusieurs mois sur le bureau de l'Assemblée Nationale. Il faut espérer, au nom même de l'avenir de notre aviation marchande, qu'il pourra être examiné dans des délais aussi brefs que possible et qu'ainsi l'aviation marchande française déjà si lourdement handicapée par la guerre et par l'occupation et actuellement sur la voie du relèvement, connaîtra bientôt les dispositions d'ensemble qui lui sont applicables.

On conçoit que dans un domaine soumis à une évolution aussi rapide que celle de la technique même du transport aérien, une œuvre d'organisation soit infiniment délicate. Comme l'a souligné l'exposé des motifs du projet de Loi portant Statut de l'Aviation Marchande : « Il importait en premier lieu de ne pas inscrire dans un texte

de loi des dispositions susceptibles d'entraver le développement ultérieur du transport aérien. Aussi le projet se présente-t-il avant tout comme loi cadre » et « il appartiendra au Gouvernement par des procédures définies par la loi, de mettre ces dispositions en application, compte tenu de la conjoncture du transport aérien ».

André MORICE nous a indiqué que le projet de loi présenté par lui est d'inspiration libérale. Il ne pouvait, certes, en être autrement de la part d'un Membre du Parti Radical. Je pense, du reste, que loin de constituer une question de doctrine, seul un statut libéral, posant le principe de l'exploitation concurrentielle et complété par des dispositions d'application de même essence libérale, peut tenir pleinement compte de l'évolution récente du transport aérien.

En prononçant le mot « évolution », je ne songe pas principalement à l'évolution technique du transport aérien qui est perçue de tous, mais surtout à l'évolution profonde de ses possibilités commerciales — qui échappe souvent à l'opinion générale.

Il y a peu de temps encore, le transport aérien apparaissait comme un transport presque fatalement déficitaire qu'il convenait d'assurer néanmoins pour des raisons de prestige, d'ailleurs très légitimes. C'est ce qui explique la constitution dans la plupart des pays, il y a quelques années, d'importantes sociétés subventionnées.

•

L'ESSOR DES TRANSPORTEURS PRIVES.

Mais depuis, le développement considérable des possibilités de l'avion dans toute la gamme des transports et l'accroissement prodigieux de sa clientèle ont complètement modifié ses conditions d'exploitation commerciale. Il est aujourd'hui démontré que le transport aérien peut constituer une activité rentable et que, dans ces conditions, l'initiative privée peut y jouer désormais un rôle essentiel comme dans d'autres domaines.

En France, tout particulièrement, les compagnies privées ont établi et développé des services aériens qui ont contribué grandement à l'accroissement du trafic, notamment entre la France et les Territoires d'Outre-Mer ; c'est ainsi que bientôt nous verrons apparaître en A.O.F. et en A.E.F. les premiers appareils à réaction « Comet » naviguant sous pavillon français. Du fait de leur entrée en

service, Dakar et Brazzaville vont se trouver désormais à 6 h. et à 11 h. de Paris.

Dans de nombreux domaines, des initiatives intéressantes pourraient être relevées qui donnent un aperçu de l'esprit d'entreprise des transporteurs privés et des résultats qu'ils sont à même d'obtenir.

NECESSITE D'UNE SAINE CONCURRENCE ENTRE TRANSPORTEURS AERIENS.

Le projet de Statut gouvernemental reconnaît largement la nécessité de cette concurrence, car un régime de monopole ne peut, en aucun cas, offrir les possibilités d'essor qu'apporte d'elle-même une saine concurrence, et il ne pouvait, je crois, en aller autrement.

La Compagnie Nationale, qui a rendu de signalés services à la cause des ailes françaises, ne saurait cependant suffire à tout désormais. Son réseau est à l'heure actuelle — et de très loin — le plus long du monde ; la diversité même des services qu'elle doit assumer entraîne pour elle des conditions d'exploitation inconnues de ses concurrents.

Or, c'est une leçon constante de l'expérience qu'une entreprise ne peut se développer sans cesse et que certaines limites ne peuvent être dépassées qu'au prix d'une perte d'efficacité. Et l'on ne peut songer sans inquiétude aux nouvelles difficultés de gestion que ne manquerait pas de rencontrer bientôt la Compagnie Air-France, propriété de l'Etat, par suite du développement que va prendre, dans tous les domaines, le transport aérien.

On peut, en effet, difficilement concevoir que la puissance publique mette au service de ses propres exploitations les pouvoirs exceptionnels qu'elle détient au nom de l'intérêt général.

L'Etat doit certes s'efforcer d'améliorer, dans toute la mesure du possible, les résultats financiers des entreprises dont il assure la gestion, mais on ne saurait soutenir que la rentabilité de l'exploitation puisse être obtenue par un régime privilégié empêchant le jeu normal de la concurrence. Et l'on ne voit pas ainsi, au nom de quels principes, des itinéraires pouvant être assurés sans subvention par des entreprises privées continueraient à faire l'objet d'une aide du Trésor.

Ce sont là des idées auxquelles notre Parti est particulièrement attaché. Mais je pense, au surplus, que le point ainsi évoqué ne se ramène pas seulement à une question de doctrine et que dans l'intérêt même du développement futur de nos transports aériens, il est indispensable de faire largement appel à une concurrence qui n'a pas cessé, depuis qu'elle existe, de donner des preuves de son efficacité tant dans le domaine de l'exploitation que dans celui de la gestion.

Lorsque l'on considère les statistiques du trafic aérien français, on constate que 70 % de ce trafic est assuré par Air-France et 30 % par les transporteurs privés. Or, je le répète, le secteur libre a obtenu ces résultats par ses propres moyens alors que la Compagnie Nationale a, depuis sa création, fait appel au Trésor Public (subventions-kilométriques et prêts divers) pour plusieurs dizaines de milliards.

J'ajoute à ce sujet que puisqu'il est établi désormais que des sociétés de transports aériens peuvent naître et se développer sans le soutien des Pouvoirs Publics, on est en droit de se demander si l'aide permanente de l'Etat, par son ampleur même et les conditions dans lesquelles elle est octroyée, ne risque pas de dépasser le but qu'elle s'assigne, en favorisant par exemple le suréquipement.

Tout ceci ne doit pas manquer de retenir l'attention dans la conjoncture budgétaire présente et notamment au moment où va se poser le renouvellement de la Convention intervenue entre la Compagnie Nationale et l'Etat.

En examinant dans son récent rapport le régime actuel de la Convention, la Commission de Vérification des comptes des Entreprises Publiques a remarqué que, du fait des conditions dans lesquelles la subvention kilométrique avait été octroyée, « la Compagnie s'était trouvée en quelque sorte désintéressée des résultats de sa gestion ». C'est là une constatation dont il faudra tenir compte lors de l'élaboration de la nouvelle Convention.

On ne saurait perdre de vue, au surplus, que l'Etat doit s'attacher tout spécialement dans les circonstances actuelles à ne pas s'éloigner de la mission qui lui incombe en particulier et à ne pas disperser ses efforts. Dans son domaine propre, de difficiles problèmes vont se poser pour lui. Il n'est pas douteux par exemple que le développement du trafic aérien national ne pourra dépasser son stade actuel sans exiger parallèlement une extension et une

rénovation de notre infrastructure. Celle-ci, déjà insuffisante, va nécessiter dans les années à venir un effort financier soutenu et il n'est que de mentionner cette seule question pour évoquer déjà les difficultés budgétaires qu'elle ne manquera pas de soulever.

Pour permettre d'apporter une solution aux divers aspects du problème de l'essor des activités aériennes nationales, le régime futur de nos transports aériens doit être libéral. Et je me félicite que le projet de Statut l'ait déjà reconnu.

*
**

MOTION VOTÉE PAR LE CONGRÈS

Le Parti Radical et Radical-Socialiste, réuni en son Congrès national de 1952 à Bordeaux, après avoir entendu le rapport documenté du Député NIGAY sur la MARINE MARCHANDE et l'AVIATION COMMERCIALE, lui adresse ses chaleureuses félicitations.

Il prend acte de l'activité et des initiatives du Ministre des Transports André MORICE, et lui sait gré de la continuité de son effort et des brillants résultats qu'il a obtenus.

Convaincu de la nécessité de renouveler et de moderniser la flotte marchande française pour concurrencer efficacement les marines étrangères, il souhaite :

- **le renforcement de l'aide à la Construction Navale,**
- **l'établissement d'un crédit maritime à l'Armement,**
- **l'achèvement attendu de la réforme de l'Enseignement Maritime.**

En ce qui concerne l'AVIATION COMMERCIALE, le Congrès, conscient de l'urgence d'une réglementation des Transports Aériens :

- **insiste pour que soit voté rapidement un statut libéral de l'AVIATION MARCHANDE,**
- **et formule le vœu que ce règlement établisse la libre concurrence et une égalité de traitement entre les diverses Compagnies Françaises.**

